

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland

FORUM-Stellungnahme

Grundsätzlich sind die Überlegungen der beiden Verfasser (HH. Zahler und Saxer) interessant und lesenswert. Aus den folgenden Gründen bekunden wir jedoch die grösste Mühe, die Ausgangslage und vor allem die prognostizierte grosse Verkehrsentwicklung nachzuvollziehen.

Jedermann weiss, dass die Bevölkerungszahl der Schweiz nicht beliebig weiter wachsen darf. Es kann darum auch sinnvoll sein, zur Kenntnis zu nehmen, warum China nur noch 1 Kind pro Familie "toleriert". Warum soll die schweizerische, die bernische oder die regionale Bevölkerung im grossen Stile wachsen und dabei unerwünschte Folgen verursachen betr. Umwelt, Verkehr, Arbeit, Zuwanderung, Integration, Gesellschaft, Landverlust, Bestrahlung, Arbeitslosigkeit, Dienstleistungsangeboten für private und öffentliche Unternehmen)?

Allgemein ist bekannt, dass wenig mehr als 2 Kinder pro Familie ausreichen, damit die Bevölkerung nicht abnimmt. Zudem kann es nicht sinnvoll sein, gleichzeitig, bei noch 3% Arbeitslosen möglichst viele ausländische Arbeitskräfte in die Schweiz zu holen. Primäres Ziel muss es sein, möglichst allen Schweizer/innen eine sinnvolle Arbeit zu vermitteln. Ziel der Schweiz müsste es auch sein, die Armen aus der EU, aus Afrika und anderen Drittländern dort zu ernähren und zu sinnvoller Arbeit und Selbsthilfe auszubilden, wo sie wohnen.

Unter solchen Prämissen ist nur schwer vorstellbar, warum sowohl der öffentliche Verkehr (+60%) als auch der motorisierte Individualverkehr (+25%) innerhalb von 20 Jahren derart zunehmen soll. Selbst das Tram, das im 6-Minuten-Takt nur 25% mehr Passagiere befördern kann als der heutige Bus im 3-Minutentakt, wäre bei der heutigen Linienführung in der Innenstadt gar nicht in der Lage, alle Passagiere zu befördern. Was hiesse dies für die Strassen, die bereits heute teilweise mehr als genug ausgelastet sind (siehe Umfahrungstrasse)? Wir hätten gerne eine vollständige Begründung, wie die erwähnten Werte (60 bzw. 25%) bei 6% Bevölkerungszuwachs zustande gekommen sind. Solches Wachstum ist gehörig zu hinterfragen.

Damit die Prognosen für OM niemals wahr werden, schlagen wir die folgenden Massnahmen vor:

In oder nahe von grösseren Neubaugebieten braucht es einen Laden, der mindestens alle Waren des täglichen Gebrauchs anbietet.

Wohnen und Arbeitsplätze sind aufeinander abzustimmen. Es ist ausserdem sinnvoll, wenn viele Arbeitsplätze sich nicht mehr in der Stadt, sondern in den Agglo-Gemeinden oder noch weiter vom Zentrum entfernt befinden. Es sollte beispielsweise vermieden werden, dass a) sehr viele bei der EMMI Arbeitende nicht in OMs Nähe zu Hause sind und b) fast alle Pendler morgens und abends in die gleiche Richtung (Stadt) fahren.

Falls die Wachstumszahlen 60 bzw. 25% wider Erwarten wider jegliche Vernunft eintreffen sollten, wären ausserhalb der Berner Agglo neue Zentren zu bilden, die das Berner Stadtangebot auf dem gleichen Niveau erreichen. Konkret: Lyss oder Burgdorf oder Münsingen oder Flamatt müssten Sub-Zentrumsfunktionen übernehmen. Private und öffentliche Arbeitsplätze sowie allenfalls auch Ausbildungsplätze von Bund und Kanton müssten in solche Gemeinden ausgelagert werden.

Für die Verkehrsbetriebe sind Lösungen zu suchen, die die Pendlerströme soweit wie möglich von den Normal-Passagieren trennen. Das heisst, die wichtigsten Arbeitsplatz-Konzentrationen wären am Morgen und am Abend möglichst direkt zu erschliessen.

Bei den S-Bahnen braucht es primär die Erhöhung der Gleiskapazitäten im HB Bern sowie in der Agglo Bern einen echten ¼ h-Takt mit Doppelstockwagen auf allen S-Bahnlinien. Zudem

- zusätzliche Haltestellen (z.B. Dennigkofen)

- die Befreiung der S1/2-Bahngleise vom Schnellzugs- und Güterverkehr
- Schnellzughalte in OM zwischen dem Aare- (S1) und Emmental (S2) und Bern HB
- Park und Ride an allen Schnellzugs-Halten
- Tarifarische Massnahmen beim OeV und MiV.
- Verzicht auf weitere Einkaufszentren und Attraktionen im grünen Land

Wer Wohnungen baut, hat auch für die nötigen Arbeitsplätze zu sorgen.

Aus- und Weiterbildung sind soweit als möglich dezentral via Fernsehen / Internet in die Ausbildungsstätten sowie in die Wohnungen zu vermitteln.

Wer nahe beim Arbeitsplatz wohnt oder in deren Nähe Wohnungen baut, könnte fiskalisch belohnt werden.

3. Schlussfolgerungen

Die Bevölkerung bzw. die Stimmberechtigten sind vorerst zu fragen, ob sie dieses Wachstum, sei's durch Verdichtung, Neueinzonungen oder überdimensional geförderte hohe Mobilität, mit allen denkbaren Folgen, tatsächlich wollen.

Es sind nur Szenarien aufzustellen, deren Folgen auch problemlos verdaubar sind. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb prognostizierter Bevölkerungszuwachs zu derart viel Mehrverkehr führen soll und vor allem auch führen darf.

Falls für die Wirtschaft mittelfristig Arbeitsreserven zu schaffen sind, kämen weitsichtige Planungen betr. U-Bahnnetz am ehesten in Frage.

Ausserdem wäre auch abzuklären und festzulegen, wie sinnvoller, noch verträglicher Bevölkerungszuwachs am sinnvollsten erreicht werden kann.

Mit freundlichen Grüssen

W, Bruderer, Präsident FORUM

19.10.2010 Br